# Begegnung auf hoher See

von Kapitän Ingwer Petersen, Tönning

Die hier beschriebene Begegnung muß irgendwann zwischen 1903 und 1914 stattgefunden haben, denn in dieser Zeit fuhr die „Armadale Castle“ im Liniendienst zwischen Southhampton und Kapstadt. Wann und wo Ingwer Petersen (siehe Montags-Story Nr.126 Kapitän Ingwer Petersen) den Bericht veröffentlicht hat, war leider nicht feststellbar. Er kam als schwer leserliche, „achte“ Kopie in meine Hände, E.H.

Die Raaen unseres Schiffes waren „an den Wind“ gebrasst. Der Nordostpassat blies stetig hinein in die gebleichten Segel, die unter gelindem Druck gleichmäßig ausgerichtet waren auf das große Ziel „Falmouth for order“. Wir standen im Nordatlantik, ungefähr auf der Höhe von Trinidad.

Die Sonne durchbrach morgens die Kimm, stieg dann schnell hinauf und tauchte abends wieder hinab in die See. So reihte sich ein Tag an den anderen. Golfkraut trieb vorüber, kleine Quallen, wir nannten sie „portugiesische man of war“, segelten mit glasig bunt aus dem Wasser ragendem Schirm dahin. Dann und wann jumpte ein Bonito aus dem Wasser und plumpste schwer zurück, und fliegende Fische glitzerten wie schöne Schmetterlinge silbern in der Sonne.

Es war Sonnabend. Das Deckwaschen schien kein Ende nehmen zu wollen. Der zweite Steuermann war selbst mit tätig, die Hosen bis über die Kniee aufgekrempelt und barfuß wie wir Matrosen, mit langen, großen Füßen und braun gebrannten Beinen wie ein Dago, auf dem Kopf einen breitrandigen Strohhut. Er scheuerte kräftig mit einem Besen und kommandierte sinnig *„hier noch ’n beeten, un doar noch ’n beeten“*, obwohl das Deck so sauber wie ein frischgewaschener Teller war. Die leeren Pützen rutschten läufig mit mächtigem Schwung weit über das nasse Deck zu Drees Axen, der an der Salzwasserpumpe beim Kreuzmast stand und unermüdlich die Spülbalje füllte. Hin und wieder goß er sich eine Pütz über den Kopf, und über seinen mahagonibraunen Oberkörper sickerten die Wassertropfen wie Perlen herunter. Die aufgekrempelte Dongeriehose (Dungaree, Jeans) hing klitschnaß um seine Beine. Endlich aber war es genug mit dem Waschen.

Doch *„nu noch gau Frischwater för den Kock*“! Wir stellten uns in einer langen Kette längs Deck auf, mannten die Teakholzpützen mit dem kostbaren Frischwasser in die Kombüse und gaben darauf acht, daß auch ja kein Tropfen verschüttet wurde, achtzehn volle Pützen waren es, eine Tagesration für die gesamte Mannschaft. Nach der letzten Pütz legte der zweite Steuermann gewissenhaft das große Vorhängeschloß wieder an die Frischwasser-Pumpe.

*„Un nu noch gau: Pump Schipp“!* Die letzte Arbeit an jenem Sonnabend. Wir bemannten das Spill, Timmann goß eine halbe Pütz Wasser in den Sod und lustig erklang der gleichmäßige Schlag des Pumpschuhs. Die Pumpe schlug an und dunkles Brackwasser floß eine Weile durchs Gat. Dann begann die Pumpe zu schäumen. „He lenzt“ sagte jemand, und gleich darauf rief der Zweite endlich sein „Daddeldu“.

Doch hatten wir Matrosen nun auch wirklich unsere Freude am Aussehen des Schiffes. Das lange Deck duftete frisch nach dem vielen Waschen, es war fast schon trocken, nur

zwischen den Stößen und Nähten hielt sich die Feuchtigkeit ein wenig länger. Nirgends lag ein Stückchen Kabelgarn oder Schrims herum. Das Deck strahlte eine wohltuende Kühle aus, und auf den Planken bewegten sich leise die Schatten der Taue und Segel. Die vielen Tampen an den Koffeenägeln hingen in gleichen Buchten herunter. In langen Reihen, sauber ausgerichtet, standen die Teakholzpützen in ihren Brettern, mit blanken Messingbändern und mit den Schiffsnamen nach vorn.

Die Messingbeschläge der Kampanjetreppen (Kampanje heißt das erhöhte Achterschiff, die Poop) blitzten in der Sonne, sie waren mit durchbrochenen Verzierungen gearbeitet und die Löcher mit roter Farbe ausgemalt. Der Kajütsteward hatte bereits die sonntägliche Manilamatte vor den Kajütseingang gelegt, obwohl kein Staubkorn an Deck zu finden war.

*Gemälde von Anton Otto Fischer (siehe Montags-Story Nr. 67)*

Überall, wohin das Auge sah, Ordnung und Sauberkeit. Ein tiefer Frieden lag auf allen Dingen. Wie ruhig schwebten nun die stählernen Schoothörner der Untersegel und die Blöcke der Vorsegelschooten; wir nannten sie „Totenköpfe“ wegen ihrer kugelig ovalen Form.

Die Schatten auf Deck wurden länger und flossen schließlich ineinander. Kurz nach Sonnenuntergang kam die Nacht. Die Sterne brachen glitzernd hervor und die See flimmerte von Marienlicht (Meeresleuchten).

Es gab Labskaus zum Abendessen, frisch gebackenes Schwarzbrot, Schmalz und dünne Scheiben Salzfleisch. Die Hängelampe brannte hell, und eine Handbreit unter ihrem Fuß schwebte an einem Stück Takelgarn ein getrockneter fliegender Fisch mit ausgebreiteten Flügeln. Die Tür zum Logis stand offen und alle Bullaugen und das obere Skylight waren weit geöffnet. Die Kojengardinen zu luvward bewegten sich leise in dem frischen Luftzug, der durch die Bullaugen hereinstrich.

Nach dem Essen begann die Feierabendarbeit. Die Back wurde zum Werktisch. Rundherum lagen und standen all die kleinen Dinge, deren Bearbeitung uns große Freude machte: Haifischwirbel, die zu einem Spazierstock verarbeitet wurden, Albatrosknochen für Pfeifenspitzen, eine Flasche mit Golfkraut und eine andere langhalsige, die zur Hälfte mit verschiedenfarbigem Chilesalpeter gefüllt war, halbfertige Flaschenschiffe, hölzerne, schön geschwellte Segel und dazwischen Werkzeug, Farbtöpfe und Pinsel.

Drees Axen hatte es eilig. Er war ein schneller Arbeiter, eine blonde Haarsträhne fiel ihm seitlich in die Stirn. In seiner großen linken Hand hielt er eine Flasche von smaragdgrünem Glas, in der rechten einen langen Holzspatel, mit dem er tief in die Flasche hineinlangte und in der flachen Kittmasse die Konturen der Wellen zu modellieren suchte, während er fortwährend die Zungenspitze durch die geschlossenen Lippen gepreßt hielt. Hin und wieder streckte er den linken Arm mit der Flasche weit von sich und betrachtete sie kritisch, indem er den Kopf einmal nach links und dann wieder nach rechts drehte.

Jan Kees, unser Holländer, saß auf seiner Seekiste und setzte einen neuen Flicken auf eine Dongeriehose. Sie war hellblau gebleicht und hatte bereits mehrere Flicken, die jedoch

alle mit solcher Akkuratesse aufgesetzt waren, daß sie geradezu wie Zierstücke wirkten, mit feinen gleichmäßigen Segelmacherstichen und mit doppelter Naht gearbeitet. Obwohl er keinen Mangel an heilen Hosen litt, hatte er die Angewohnheit, diese geflickte Hose an jedem Sonntag zu tragen und sie alle zwei Wochen einmal zu waschen. Links unter der Tasche war ein einzelner Farbfleck, etwa so groß wie ein Pfennigstück, mennigrot und etwas gebleicht, dekorativ und interessant wie der Leberfleck auf der Wange einer schönen Frau. Die Hose war ein ungewöhnliches Prachtexemplar, und Jan Kees hatte seine besondere Freude daran.

Zwischen all diesen Gegenständen entstand ein Kunstwerk von großer Schönheit. Eine Dreimastbark, etwa fünfzig Zentimeter lang. Die Masten und Raaen aus Pitchpineholz, grau, mit Porten gemalter Rumpf mit rotem Unterwasserschiff, selbst die Plimsollmarken fehlten nicht außenbords. Und jetzt arbeitete Korl Wendt, so hieß der Schiffbauer, an der Heckreeling, ein kniffliches Stück Arbeit, diese U-förmige, halbrunde Leiste aus Zedernholz. Es war der dritte Versuch, zweimal war die Reeling schon zerbrochen.

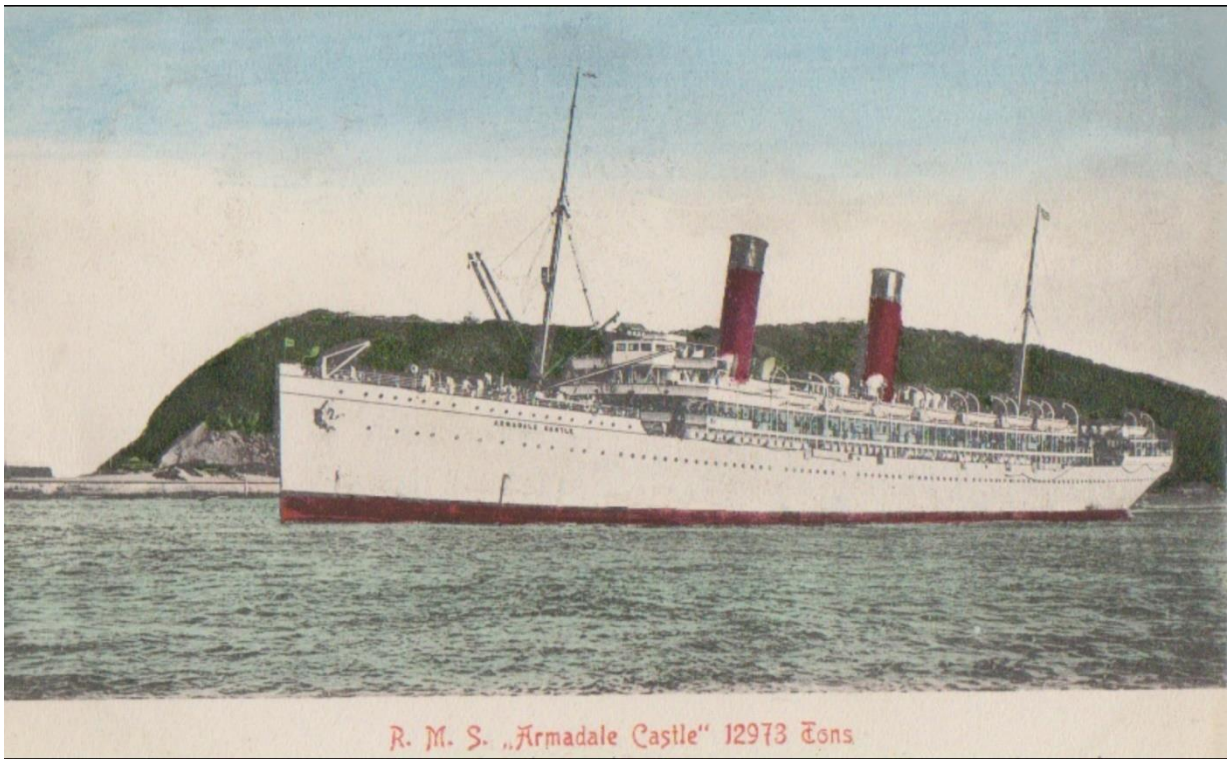
Doch jetzt nahte die Arbeit ihrer Vollendung, Frauenhände hätten dieses Stückchen Holz nicht behutsamer anfassen können. Das ganze Kunstwerk der Riggen und der Decksaufbauten hatte er mit einem kleinen, spitz zugeschliffenen Messer, nicht länger als ein Fingerhut, geschnitzt. Er hielt das Messer in seiner rechten Hand, und es glitt geschickt über die zierliche Reeling hinweg, indes sich die Sehnen und Muskeln seiner braunen Unterarme spielend bewegten. Ich selbst arbeitete an dem Modell einer kleinen Brigg. Die Arbeit bereitete mir große Freude, obwohl ich wußte, daß es nie ein Kunstwerk wie das seine werden konnte, dessen Werden ich mit Bewunderung verfolgte.

Plötzlich durchbrach ein lauter Ruf die feierliche Stille im Logis: es war der Utkieksmann draußen auf der Back. Drees Axen stellte seine Flasche heftig auf den Tisch, Korl Wendt legte Reeling und Messer daneben und richtete sich auf. Jan Kees hielt mitten im Flicken inne, warf Nadel und Zwirn beiseite und sprang gleichfalls auf.

Es war, als habe der Blitz eingeschlagen! Jetzt wiederholte sich der Ruf: das war Keke Schacht, der Ausguck hatte. „Füer recht vörut“ sang er noch einmal langausholend aus. Es war, als käme das „allright“ des Wachhabenden vom Achterdeck erst nach geraumer Zeit und etwas zögernd heraus. „Wird ein Stern sein, den er sieht“, sagte Korl Wendt skeptisch auf dem Wege zur Tür hin.

Wir liefen an Deck. Wie schön war die Nacht! Wie glänzten die Sterne! Am Fockwant sah ich im Vorbeigehen über Bord: unser Schiff machte gute Fahrt. Als ich die Treppe zur Back hinaufstieg, sah ich die Silhouette von Keke Schacht sich gegen den Sternenhimmel abzeichnen. Er stand vorne zu luvward auf dem kniehohen Wellenbrecher, den Arm weit ausgestreckt und zeigte nach Nordnordwest. Dort war ein winziger, leuchtender Punkt weit voraus im Dunkeln sichtbar. Gleich einer magischen Kugel, geheimnisvoll und mystisch lag der Punkt auf der Kimm, wie ein untergehender Planet. Was für ein Schiff mochte das sein?

Ich stand in der Nähe des Steuerbordfeuerturms auf der Back und hörte das Poltern und die Stimme unseres Bootsmannes aus dem Lampenraum, der unter dem Feuerturm lag. Gleich darauf heißte er die Steuerbord-Seitenlampe im Turm vor. Im Passatgebiet hatten wir nachts keine Laternen brennen, um Petroleum zu sparen. Das Feuer voraus wurde deutlicher, es mußte ein größerer Dampfer sein, der schnell näher kam. Jetzt wurden aus dem einen Feuer zwei, drei, dann kam eine rote Positionslampe durch und nach kurzer Zeit auch die grüne.




Bald war es eine Menge strahlender Lichter. Kaum zu glauben! Ein großer Passagierdampfer kam recht gegenan. Nach zweiundneunzig Tagen die erste Begegnung. Jetzt war es nur noch eine Seemeile bis der Koloß quer zu uns lag, doch schien er keine hohe Fahrt mehr zu laufen, er machte eine geringe Kursänderung und die Steuerbordlaterne verschwand. Offenbar hatte das Schiff gedreht und gestoppt.

Es lag nun etwa zwei Strich voraus an Backbord. Ein faszinierendes Bild! Hunderte von hellerleuchteten Kabinenfenstern zogen sich wie Perlenschnüre in langen Reihen übereinander an den dunklen Konturen des Schiffsrumpfes entlang. Darüber vier, fünf Decks und alle im strahlenden Licht. Jetzt waren wir nahezu auf gleicher Höhe, etwa zwei bis drei Schiffslängen voneinander quer ab. Man hörte das Summen seiner Turbinen.

Wir sahen die weitgeöffneten Spiegelglastüren zu den Promenadendecks und dahinter weißgedeckte Tische, auf denen Blumen standen. Auf dem oberen Bootsdeck schwebten bunte, brennende Lampions mit Flaggen abwechselnd in langer Reihe. Fast unwirklich und doch greifbar nahe sahen wir die Fahrgäste an den Reelings, wie fremde Wesen aus einer anderen Welt: Damen in hellen Kleidern, dazwischen die dunklen Fracks und Abendanzüge der Herren. Hier und da Stewards in weißen Jacken. Viele, viele Menschen sahen wir.

*„Heerlijk — heerlijk — dat Scheep!"* staunte Jan Kees, der neben mir in seinem roten Wollhemd und Klunkermütze weit über den Backbord-Feuerturm lehnte und hinüberstarrte.

Plötzlich rief von drüben eine sonore Stimme *„What ship?"* zu uns herüber. Gleich darauf erscholl die Stimme unseres Alten laut vom

Achterdeck übers Wasser: *„German Bark Najade from Valparaiso bound to Falmouth for order... ninety two days out“*. Es kam wie aus der Pistole geschossen heraus. Einen Augenblick lang Stille, dann sang von drüben wieder die dunkle Stimme zurück: *„Here british ship Armadale Castle from Southhampton to Capetown“.*

Ich hörte jetzt unseren Alten um Position und Chronometerzeit bitten und verstand einige Daten, die sofort hinübergerufen wurden, doch achtete ich kaum darauf, so sehr fesselte mich der Anblick des Schiffes.

Man hörte danach das Läuten eines Maschinentelegrafen. Der schwimmende Palast setzte sich in Bewegung, doch nahm er nicht sogleich seinen Kurs wieder auf, sondern machte jetzt eine scharfe Wendung hinter unserem Heck, drehte über Backbord und schickte sich an, in einem vollen Kreis um unser Schiff herumzulaufen. Plötzlich, quer zu uns an Steuerbord liegend, leuchtete von drüben ein Scheinwerfer auf, dessen greller Lichtkegel über unsere Segel fingerte. Einen Augenblick verstummte das Stimmengewirr drüben. Dann war es wie das Schlagen einer Brandung, es klang wie ein rauschendes „Aah“, das danach in lebhaftes Sprechen überging. Das Licht erlosch.

Wieder das helle Klingeln des Maschinentelegrafen. Majestätisch schob der Koloß sich voraus, drehte hart Backbord und kreuzte unseren Kurs. Einen Augenblick lang fiel noch einmal das Licht des Scheinwerfers auf die hohe Segelpyramide unseres Fockmastes und erlosch dann wieder. Jetzt lag der Passagierdampfer noch einmal quer zu uns an unserer Backbordseite auf Gegenkurs und die Passagiere winkten und schwenkten mit Tüchern indes ein vielfältiges „good voyage“ zu uns hinübergerufen wurde: „gute Reise!“

Dann ein letztes markantes Läuten des Maschinentelegrafen, das tiefe Summen der Turbinen, und das Schiff nahm seinen Kurs wieder auf. In diesem Augenblick setzte von drüben Musik ein. Die vollen schweren Akkorde eines Flügels und das Spiel von Geigen klang über das Wasser. Sie spielten das hawaiische Lied „Aloha-oe“ und rauschend zog das stattliche Schiff davon. Noch einige winkende Tücher, ein letztes sehnsuchtsvolles „Aloha-oe“, ein paar verklingende Akkorde. Dann die schmaler werdende Kette der Kabinenlichter und die schnurgerade marienfeuerglitzernde Spur des Kielwassers. Dann nur noch das Hecklicht, und dann auch dieses nicht mehr. Nur Stille, tiefe Stille über der See.

Wir Matrosen hatten während der ganzen Zeit auf der Back gestanden und gingen nun wieder hinunter.

Mir war es aber, als seien die Sterne viel matter geworden. Als ich die Treppe von der Back zum Deck hinunterstieg und dabei über die Reeling sah, schien unser Schiff nur wenig Fahrt zu machen, und als ich ins Logis hineintrat, brannte die Lampe nicht mehr so hell wie vorher, obwohl niemand den Brenner heruntergeschraubt hatte, und genügend Petroleum im Behälter war. Auf der Back standen und lagen alle die bunten Dinge. Sie erschienen mir mit einem Mal so winzig und so unbedeutend.

Es war irgendeine Veränderung eingetreten. Die Welt in der wir uns befanden, hatte einen Riß bekommen. Ich vermute, daß ich nicht alleine diese Beobachtung machte, es schien meinen Kameraden nicht besser zu gehen. Drees Axen hatte seine Flasche und den Holzspatel wieder ergriffen.

*Von einem Seemann erbautes Schiffsmodell*

Er begann weiter die See in dem Kitt zu modellieren; doch er war völlig abwesend, die Zungenspitze lag nicht mehr auf der Lippe.

Korl Wendt schnitzte weiter an seiner Reeling, aber er hatte kaum begonnen, da zerbrach sie ihm. Er legte das Messer beiseite, stützte das Kinn auf die Hand, den Ellenbogen auf den Tisch und starrte auf das Deck seines Schiffes. Jan Kees nähte zwar weiter an dem Flicken seiner Hose, aber die Stiche kamen so langsam und bedächtig voran, er war ganz und gar nicht mehr bei der Sache. Bald rollte er seine Hose zusammen, warf sie in die Seekiste und verschwand in seiner Koje.

Als ich nachts um 1 Uhr ans Ruder ging, lehnte unser zweiter Steuermann über die Reeling und schien in Träume versunken zu sein. Es war ganz gegen seine Gewohnheit. Man sah ihn sonst immer munter auf- und abgehen und nur selten einmal eine kurze Weile stille stehen.

Auch am folgenden Abend hatte niemand große Lust, an seinem Feierabendwerk zu arbeiten. Zwei Tage dauerte diese Depression, dann war es überstanden. Es schien, als sei eine stille Abmachung getroffen worden, daß niemand mehr von dem Schiff sprechen sollte — und endlich am dritten Tag nach der Begegnung war alles wieder wie früher an Bord.

Das Schiff lief gute Fahrt, die Bugwelle rauschte und die Lampe brannte hell und freundlich im Logis. Drees Axen hatte wieder seine Zungenspitze zwischen die Lippen gepreßt und fummelte mit seinem Holzspatel in den Kittwellen seines Buddelschiffes. Jan Kees nähte wieder flink und adrett an seiner Hose, und Korl Wendt‘s Heckreeling gelang jetzt endgültig beim vierten Versuch. Er ließ einen glücklichen und zufriedenen Blick über die Toppen seines Dreimasters gleiten.

Als ich kurz nach Mitternacht ans Ruder ging, schritt der zweite Steuermann wieder munter auf und ab - auf und ab. Die See lag weit und mächtig da, und die Sterne leuchteten hell und schön, viel schöner als eine Kette von hundert hell erleuchteten Kabinenfenstern.